

AUSBAUPLAN ÖBB

Mehr Power für die Bahn:
30 % mehr Kapazität bis 2025.





AUSBAUPLAN ÖBB

1) Zielnetz 2025+	2
1.1 Die Grundlagen und die Realisierung der verkehrspolitischen Ziele	2
1.2 Verkehrsprogose	2
1.3 Das Zielnetz unterstützt die Ziele von Eigentümer und ÖBB	3
1.4 Systemadäquanz	3
1.5 Kapazitätssteigerung und Knoten/Kantenzeiten	3
2) Evaluierung Rahmenplan 2009–2014	6
2.1 Basis der Evaluierung	6
2.2 Evaluierungskriterien	6
2.3 Evaluierungsergebnis	6
2.4 Definition und Reihung der Achsen	7
2.5 Priorisierungsvorschlag: 10 netzwirksame Etappen auf dem Weg zum Zielnetz	8
2.6 Exkurs: exemplarische Beispiele zu Projektdimensionierungen	8
3) Rahmenplan 2011–2016	9

1) Zielnetz 2025+

1.1 Die Grundlagen und die Realisierung der verkehrspolitischen Ziele

Gemäß § 42 Bundesbahngesetz wurde vom Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG ein mit den Eigentümervertretern abgestimmtes Eisenbahnzielnetz entwickelt. Dieses Eisenbahnzielnetz wird die zukünftige, prognostizierte Nachfrage nach Schienenverkehr im Güter- und Personenverkehr bewältigen können.

Die verkehrspolitischen Hauptziele sind:

- 1) Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Knoten/Kantenzeitmodells im Personenverkehr mit stabilen und pünktlichen Fahrzeiten
- 2) Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch Infrastrukturmaßnahmen
- 3) Aufbau von Kapazitäten, um eine Reduktion von verkehrsbedingten CO₂ Emissionen (Kyoto-Protokoll) durch Verkehrsverlagerung zu erreichen

Weitere Ziele:

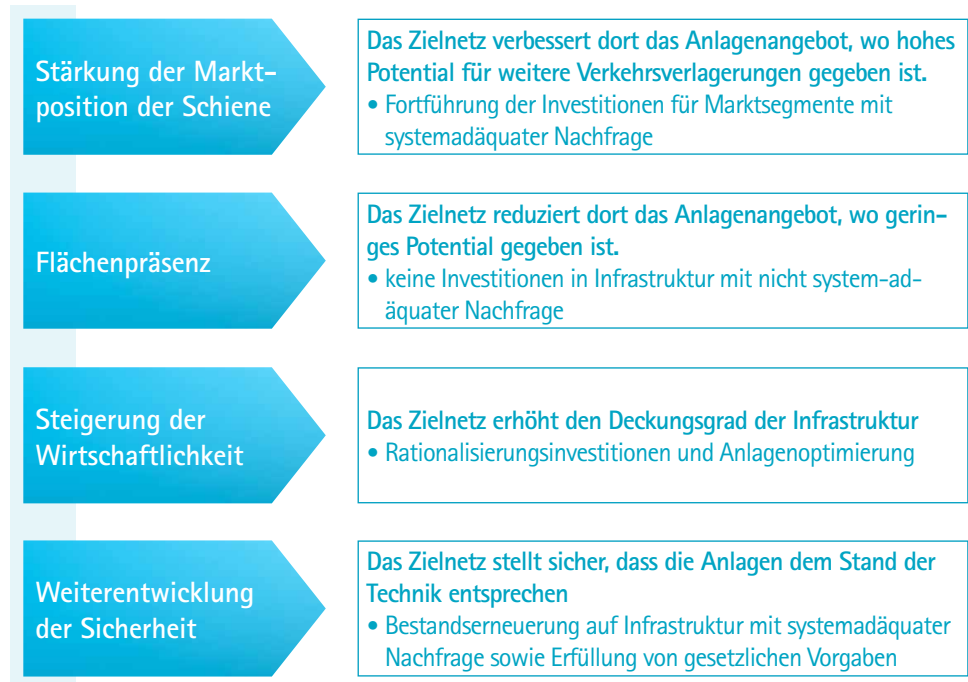
- 1) Modernisierung und Erneuerung von Bahnhöfen und Haltestellen (Barrierefreiheit, Sicherheit etc.)
- 2) Fokus auf Bahnlinien mit ausreichendem Potential im Güter- und/oder Personenverkehr
- 3) Optimierung und damit Kostenreduktion von Eisenbahnanlagen und -betrieb

Um die genannten Ziele realisieren zu können, bedarf es sowohl für den Eigentümervertreter als auch das Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG verbindlicher Planungsgrundlagen, damit z. B. auch im entsprechenden Bahninfrastrukturfinanzierungsmodell nachhaltig stabil sämtliche erforderlichen Vorhaben abgearbeitet werden können.

1.2 Verkehrsprognose

Die zukünftigen Verkehrsmengen, die das Zielnetz aufnehmen wird müssen, wurden aus einer vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG, der SCHIG mbH und der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragten Verkehrsprognose Österreich (VPÖ) entnommen und bildeten die Basis für die erforderlichen Kapazitätsberechnungen.

1.3 Das Zielnetz unterstützt die Ziele von Eigentümer und ÖBB



1.4 Systemadäquanz

Jeder Verkehrsträger hat seine systembedingten Vor- und Nachteile bei Transport von Menschen und Gütern. Schienenverkehr ist Massenverkehr und hat dort große Vorteile, wo viele Menschen und Güter zu befördern sind. Daher gilt es im Bahnverkehr, diese Stärken weiter auszubauen.

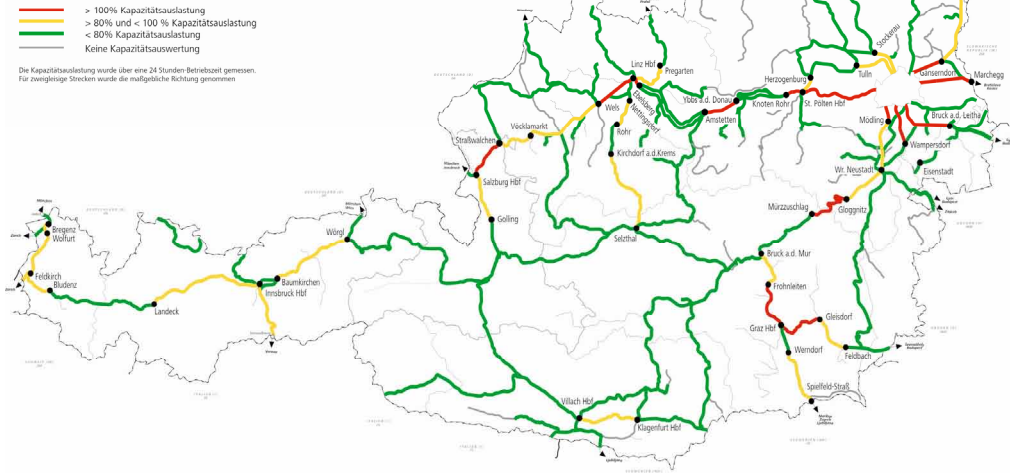
Systemadäquates Zielnetz	Nicht systemadäquate Nachfrage
Das System Schiene weist bestimmte Systemmerkmale auf – z. B. Geschwindigkeit, Kapazität der Infrastruktur, Kapazität der Gefäße, Netzbildungsfähigkeit.	<p>Personennah- und -regionalverkehr außerhalb von Ballungsräumen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecken: Potenzial < 2.000 Reisende pro Tag in einer 60 Minuten Isochrone <p>Güterverkehr auf Zubringerstrecken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecken: Transportpotential der Zubringerstrecke < 4.000–5.000 Wagen bzw. 250.000 GBt pro Jahr
Das System Schiene ist dann systemadäquat eingesetzt, wenn seine Systemmerkmale ihre Nutzenwirkung optimal entfalten können.	
Die Schieneninfrastruktur ist daher so zu planen, dass ihre Systemmerkmale bestmöglich zum Einsatz kommen.	
Das Zielnetz ist ein strategisch konsistentes und optimiertes Gesamtkonzept.	

1.5 Kapazitätssteigerung und Knoten/Kantenzeiten

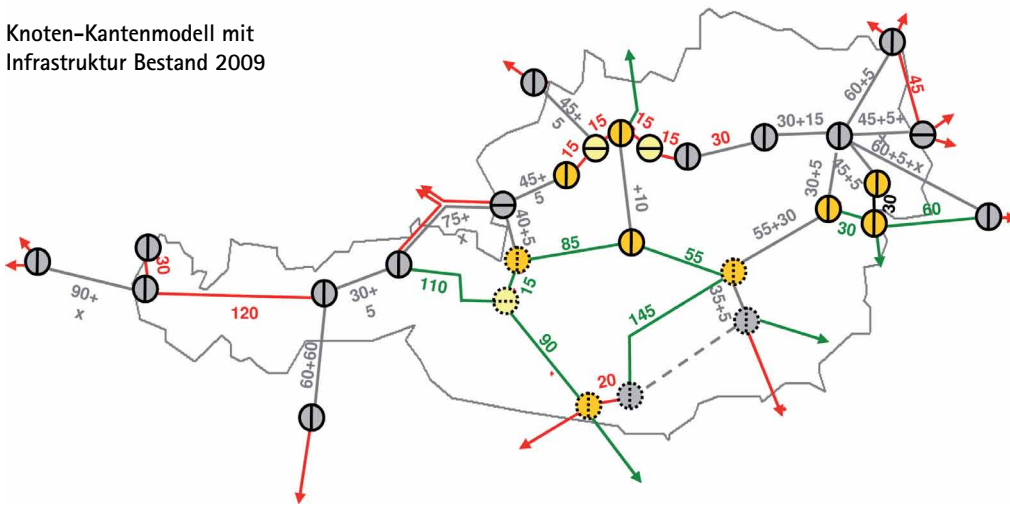
Das Bahnzielnetz soll einerseits entsprechende Kapazitäts- und Qualitätserfordernisse erfüllen und zukünftige Steigerungen aufnehmen, andererseits hat es einen bestimmten Personenzugsfahrplan mit Blick auf Pünktlichkeiten und Erreichbarkeiten zu erfüllen. Dazu zählen auch sogenannte Kantenfahrzeiten zwischen den größeren Städten, die das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs mit aufeinander abgestimmten Fahrzeiten darstellen.

Auf Basis der VPÖ würden sich am heutigen, bestehenden Bahnnetz die Kapazität und die Fahrzeiten im Jahr 2030 wie folgt darstellen:

Kapazitätsauslastung Infrastruktur Bestand 2009 Verkehrsprognose 2025+



Knoten-Kantenmodell mit Infrastruktur Bestand 2009

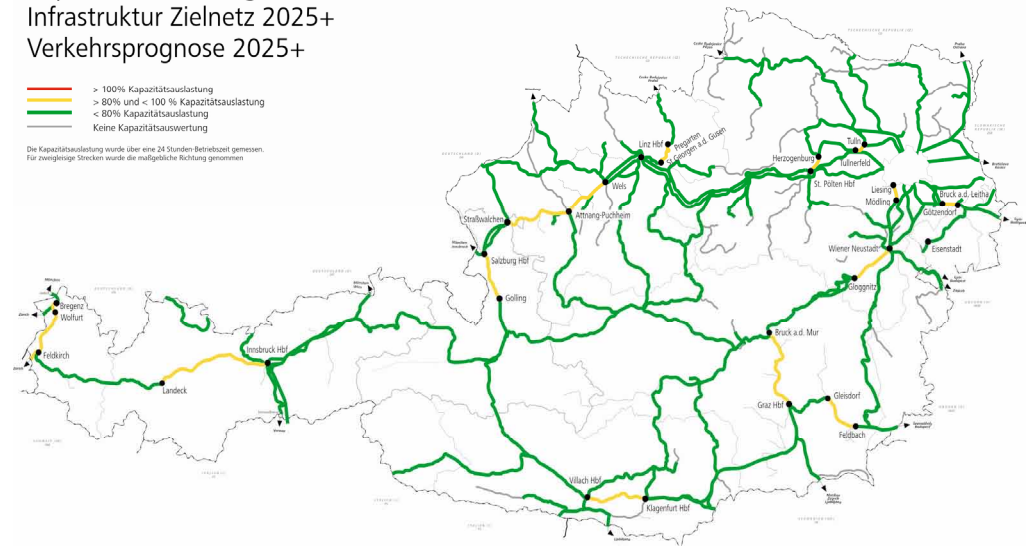


Auf Basis der VPÖ würden sich durch die Realisierung des Zielnetzes 2025+ die Kapazität und die Fahrzeit im Jahr 2030 wie folgt darstellen:

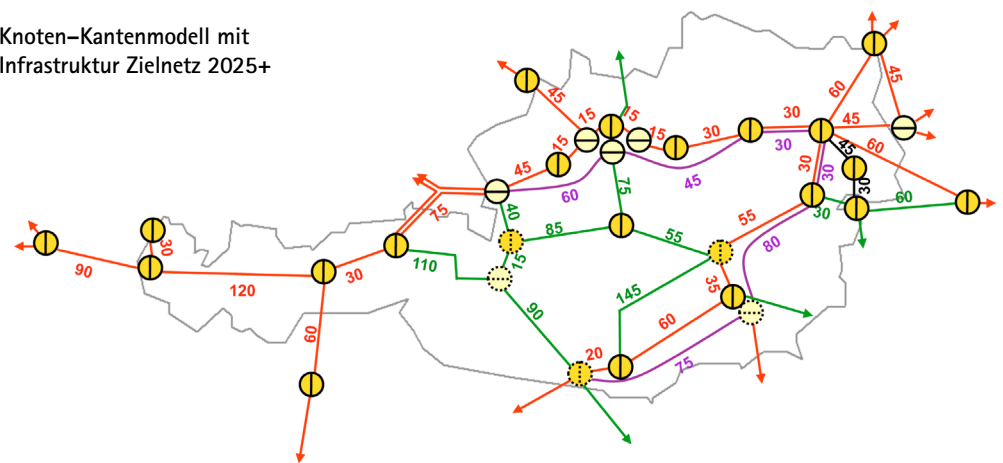
Kapazitätsauslastung Infrastruktur Zielnetz 2025+ Verkehrsprognose 2025+

- > 100% Kapazitätsauslastung
- > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung
- < 80% Kapazitätsauslastung
- Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden Betriebszeit gemessen.
Für zweigleisige Strecken wurde die maßgebliche Richtung genommen.



Knoten-Kantenmodell mit Infrastruktur Zielnetz 2025+



2) Evaluierung Rahmenplan 2009–2014

2.1 Basis der Evaluierung

Die Projekte des bisher gültigen Rahmenplans 2009–2014 als Teil des Zielnetzes 2025+ waren aufgrund verminderter Finanzmittel des Bundes neu zu priorisieren.

Wirkungsanalyse	Bedingungen
<p>Wirkungsbeurteilung bezüglich unternehmerischer Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecken: Beurteilung der Projekte in Bezug auf jenes Ziel/jene Ziele, zu dessen/deren vorrangiger Bedienung die Projekte ausgewählt wurden • Wirtschaftlichkeitsbeurteilung pro Achse • Vergleich der Projekte bzw. Achsen jeweils im Hinblick auf ein spezifisches Ziel 	<p>Netzwerkstapen auf dem Weg zum Zielnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Teilsystemen zur Realisierung von (Teil-)Netzwerkungen und etappenweisen Umsetzung aufgrund verkehrlicher und anlagenspezifischer Bedingungen
<p>Wirkungsbeurteilung bezüglich volkswirtschaftlicher Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darstellung von Beschäftigungseffekten und steuerlichen Rückflüssen gem. WIFO/Joanneum Research/IHS • Abschätzung der Umweltwirkungen 	<p>Disponibilität der Projekte Berücksichtigung der Disponibilität der Projekte in Bezug auf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektstatus – in Bau/in Planung • vertragliche Bindung • Mittelbindung

Priorisierungsvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Zuordnung der Projekte zu netzwerkstapen unter Berücksichtigung ihrer Wirkungen sowie Disponibilität • Begründung der Projektzuordnung auf Grundlage der Wirkungsanalyse • Ableitung von Erfordernissen weiterer Präzisierungen von Zielen und Maßnahmen

2.2 Evaluierungskriterien

Das Zielnetz 2025+ und alle darin enthaltenen Einzelvorhaben wurden mittels Evaluierungskriterien im Hinblick auf ausgewählte Ziele beurteilt:

- a) Kapazitätssteigerung
- b) Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- c) Barrierefreiheit und/oder Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen
- d) Steigerung des Güterumschlags
- e) Sicherheit
- f) Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen
- g) Beitrag zum Klima-/Umweltschutz

2.3 Evaluierungsergebnis

Das Evaluierungsergebnis der ÖBB-Infrastrukturprojekte hat einen wesentlichen Konsolidierungsbeitrag zum bmvit-Budget geleistet.

Evaluierung Zielnetz:

Gegenstand der Evaluierung zur Erbringung eines Konsolidierungsbeitrages waren:

- 270 Vorhaben des derzeit gültigen Rahmenplans (Investvolumen rd. 29 Mrd. EUR)

Zusätzlich wurden auch die noch nicht finanzierten Projekte neu gereiht:

- 143 Vorhaben von zukünftigen Projekten (Investvolumen rd. 25,4 Mrd. EUR)

Zusammenfassung der Evaluierung:

- Das Zielnetz stellt ein integriertes Gesamtkonzept zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsposition der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr dar.
- Die Projekte des Zielnetzes wurden daher so ausgewählt, dass sie höchstmögliche Zielerfüllung in Bezug auf die Zielsetzungen der Infrastruktur aufweisen – die Wirkungsanalyse fasst die im Zielnetz durchgeführten Projektbeurteilungen zusammen.
- Für jene sehr wenigen Projekte, die eine niedrigere Zielerfüllung aufweisen, wird eine Präzisierung der jeweiligen Projektziele und -inhalte in die Wege geleitet.
- Gleichzeitig verzeichnen die ausgewählten Projekte unterschiedliche Dringlichkeiten, die eine etappenweise Umsetzung nahelegen.
- Das aus dem Konjunkturreinbruch 2009/10 erwartete spätere Eintreffen der Güterverkehrsprognose wurde bei der Etappengestaltung berücksichtigt (Institut für Höhere Studien: Ökonomische Begleitenszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2025+. Wien, 2009).

Prämissen bei der Definition der Etappen:

- Zusammenfassung von Maßnahmen zu netzwirksamen Etappen mit der konkreten Zielsetzung Nutzen zu stiften, der über die Summe der Einzelnutzen der jeweiligen Maßnahmen hinausgeht.
- Maßnahmen mit dem Ziel der Verkürzung von Fahrzeiten werden derart zusammengefasst, dass die Zwischenschritte wieder in einem integrierten Taktmodell abgebildet werden können.
- Zeitliche Reihung von Maßnahmen entsprechend der Dringlichkeit.
- Modulare, schrittweise Steigerung der Kapazität auf den internationalen Achsen (Westbahn-, Südbahn- und Brennerachse) gemäß verkehrlicher Entwicklung.

2.4 Definition und Reihung der Achsen

Auf Basis einer Wirkungsanalyse wurden Definitionen und Reihungen der wesentlichen Bahnachsen definiert, die sich wie folgt darstellen:

	Westbahn		Südbahn		Brennerachse		Osteuropa	
Leitkriterien für das System Schiene	Fahrzeit	Kapazität	Fahrzeit	Kapazität	Fahrzeit	Kapazität	Fahrzeit	Kapazität
Wirkung der Einzelprojekte auf die Achse								
Dringlichkeit der Einzelprojekte auf der Achse								
Disponibilität ¹ der Einzelprojekte	○ bis		○ bis					
Netzwerkung								
Etappen ²	2020		2024		2032		2022	
	2024		2032					
	2030							

Legende:
 hoch
 eher hoch
 mittel
 eher niedrig
 niedrig

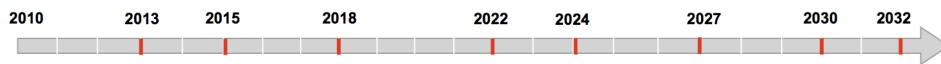
¹ Disponibilität in Bezug auf den Umsetzungsgrad laufender Projekte bzw. erforderliche Realisierungszeiträume von geplanten Projekten

² optimaler Umsetzungszeitpunkt der jeweiligen Etappe

2.5 Priorisierungsvorschlag: 10 netzwirksame Etappen auf dem Weg zum Zielnetz

Die in Punkt 2.4. definierten Ausbauetappen wurden in einem konkreten Umsetzungsplan mit 10 netzwirksamen Etappen zur optimalen Erreichung des Zielnetzes 2025+ aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen wie Rückgang der Verkehrsmengen und geringere Finanzmittel festgelegt. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der finanziellen Bedeckung.

Priorisierungsvorschlag: 10 netzwirksame Etappen auf dem Weg zum Zielnetz¹⁾



- 2013** – Neue Westbahn – Phase 1
- 2015** – TEN-Knoten Wien
- 2018** – Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr – Phase 1
- 2022** – Hochrangige Verbindungen nach Osteuropa²⁾
- 2024** – Neue Südbahn – Phase 1
- 2025** – Lückenschluss Westbahn (Abschnitt Wien – Wels)
- 2027** – Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr – Phase 2
- 2030** – Neue Westbahn – Phase 2
- 2032** – Neue Südbahn – Phase 2
- 2032** – Brennerachse

1) In jeder Etappe werden durch die Realisierung der Maßnahmen Netzwirkungen erzeugt, die über die Summe der Einzelwirkungen der Maßnahmen hinausgehen. Die Jahreszahl jeder Etappe bezeichnet den spätesten Zeitpunkt, zu dem sämtliche Maßnahmen verkehrswirksam sein sollten; frühere Fertigstellung steht dem Etappenziel nicht entgegen, wobei Nutzen von Einzelmaßnahmen aufgrund der noch fehlenden Netzwirksamkeit jedoch eingeschränkt sind.

2) internationale Vereinbarungen für den grenzüberschreitenden Ausbau erforderlich

2.6 Exkurs: exemplarische Beispiele zu Projektredimensionierungen

Verbindung Ostbahn–Flughafenschnellbahn; niveaugleiche Einbindung anstelle teurer Überführung

Redimensionierung Bahnhöfe – weniger Gleise, Weichen sowie Nebenanlagen

- St. Peter–Seitenstetten
- Melk
- Fieberbrunn
- Brixlegg plus Minimierung um einen Randbahnsteig
- St. Egidien plus Entfall der Errichtung eines gesonderten elektronischen Stellwerks

Lückenschluss Raum St. Pölten, Güterzugumfahrung St. Pölten; Reduzierung Ausbaugeschwindigkeit, 1 Überleitstelle weniger = 4 Weichen, Wegfall Haltestellenneubau

Fischamend–Götzendorf; bedarfsgerechter Ausbau durch Reduktion auf ein Gleis

Peggau–Deutschfeistritz; Bahnhofsumbau, Modulbauweise, ausschließlich Realisierung der sicherheitserhöhenden Maßnahmen

3) Rahmenplan 2011–2016

Als Ergebnis der Evaluierung und des daraus resultierten Priorisierungsvorschlages zur Umsetzung von netz wirksamen Etappen sind die Einzelprojekte des Rahmenplanes entsprechend angepasst worden und finden sich nunmehr wie folgt im neuen Rahmenplan 2011–2016. In Summe werden rund 1,5 Milliarden Euro weniger als bisher vorgesehen in der 6-jährigen Rahmenplanperiode investiert:

Verschiebung Inbetriebnahme Brennerbasistunnel von 2022 auf 2026

Ende-Ende-Beziehung Semmeringbasistunnel und Koralmbahn

- Koralmbahn – Inbetriebnahme geschoben von 2020 auf 2022
- Semmeringbasistunnel – Inbetriebnahme vorgezogen von 2025 auf 2024

Evaluierung der Projektziele der Götzendorfer Spange – minus 20 Mio. €

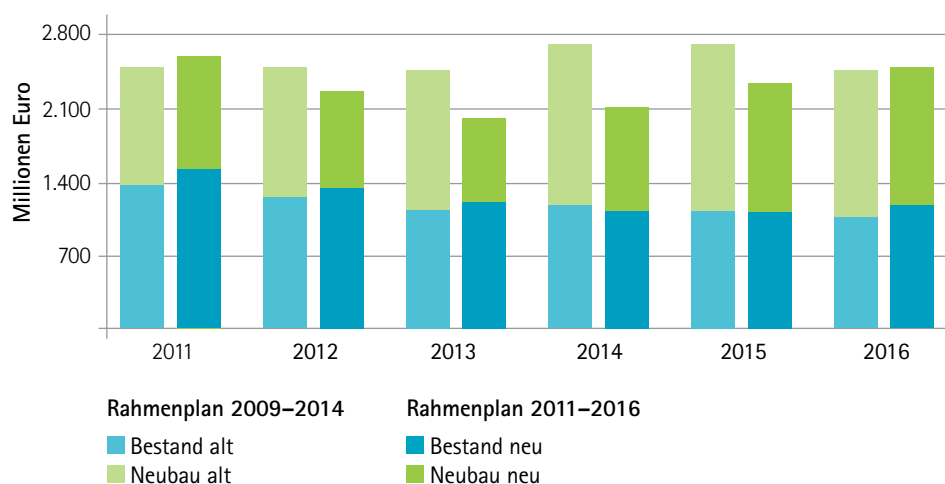
Entfall Ausbau Braz–Bludenz (Klosterbogen) aus Rahmenplan – minus 24 Mio. €

Entfall Cable Liner am Bhf. Wien – minus 11,7 Mio. €

Neuaufnahme nachfolgender Projekte in den Rahmenplan aufgrund der Zielnetzevaluierung:

- Moosbierbaum–Heiligeneich; Kapazitätserweiterung (Phase 1)
Steigerung der Kapazität und Produktivität Schiene im Tullnerfeld (Chemie und Kohle)
- Ludesch; Bahnhofsumbau
Steigerung der Kapazität und Produktivität Schiene am Standort Ludesch (Fa. Rauch – Red Bull Abfüller)
- Schladming; Bahnhofsumbau für Ski WM 2013
- Planungen:
Bosrucktunnel neu
Nahverkehrsausbau Liechtenstein
Nahverkehrsausbau Verbindungsbahn Wien
- Lückenschluss viergleisige Westbahn Linz–Wels

Investitionen in das Bestandsnetz und Neubauinvestitionen
Verhältnis Bestand zu Neubau 56:44



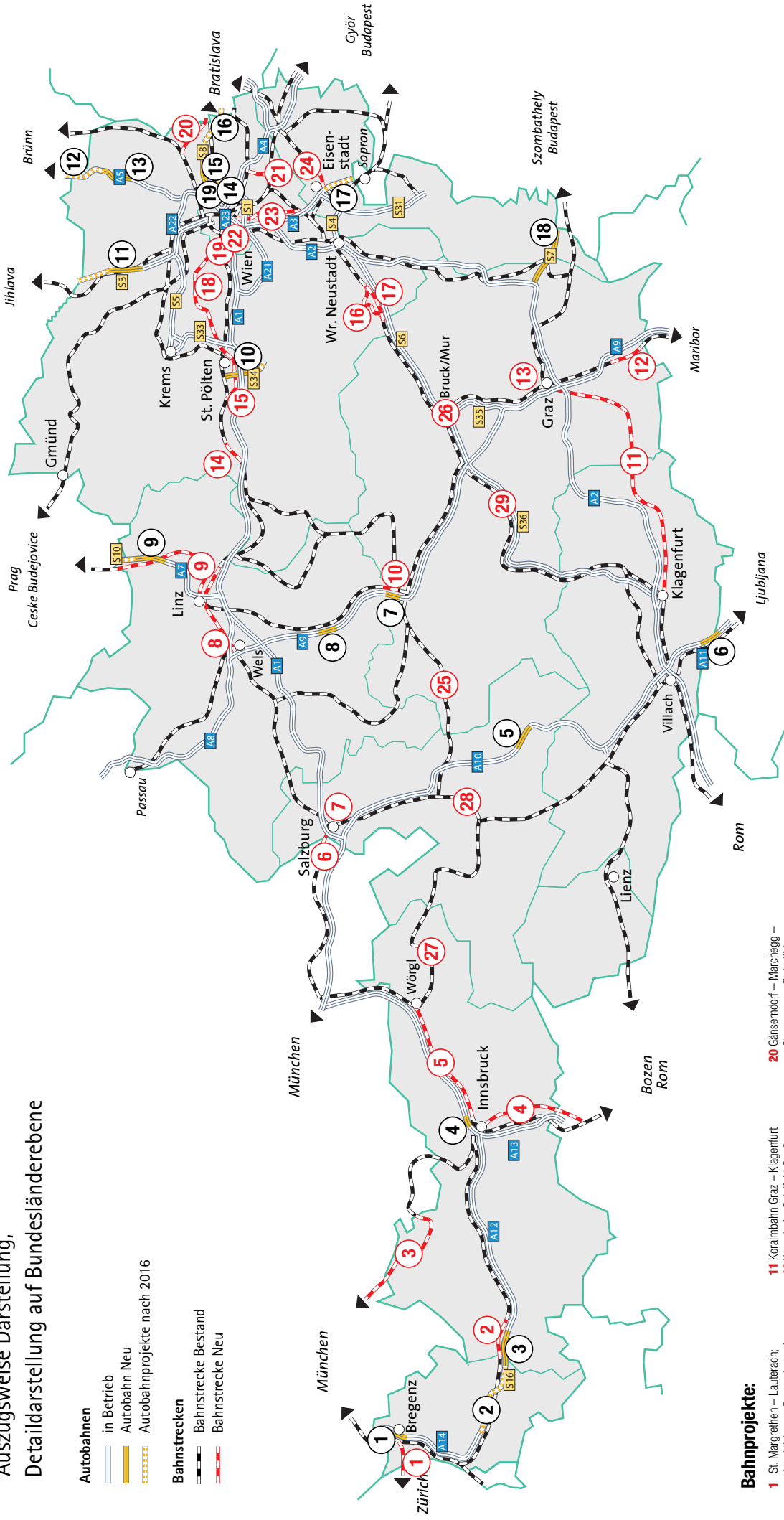
Infrastrukturprojekte 2011–2016*



*Auszugsweise Darstellung,
Detaildarstellung auf Bundesländerebene

Autobahnen
 in Betrieb
 Autobahn Neu
 Autobahnprojekte nach 2016

Bahnstrecken
 Bahnstrecke Bestand
 Bahnstrecke Neu



Bahnprojekte:

- 1 St. Margrethen – Lauterach;
- 2 Attraktivierung Bestandsstrecke
- 3 Trioler Vertrag – Attraktiv. Außenfernbahn
- 4 Brennebasistunnel
- 5 Kundl / Radfeld – Baumkirchen;
- 6 Salzburg Hbf. – Freilassing;
- 7 Salzburg Hbf. – Bahnhofsumbau
- 8 Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau
- 9 Linz – Summerau
- 10 Bostrockentunnel; Planung
- 11 Koralmbahn Graz – Klagenfurt
- 12 Werndorf – Spielfeld-Sträß;
- 13 Graz Hbf. Bahnhofsumbau
- 14 Ybbs – Amstetten;
- 15 St. Pölten; Neubau
- 16 Gloggnitz – Mürzzuschlag;
- 17 Sommeringbasistunnel
- 18 Wien – St. Pölten; Neubaustrecke
- 19 Verbindungsstrecke zw. West-, Süd- und Donauländerbahn (Lainzer Tunnel)
- 20 Gänserndorf – Marchegg – Staatsgrenze; Elektrifizierung
- 21 Flughafen Wien-Schwechat – Gözendorf; Neubaustrecke
- 22 Wien Hauptbahnhof; Neuerrichtung
- 23 Weidling – Wampersdorf; Ausbau Potendendorfer Linie
- 24 Müllendorf – Eisenstadt; Errichtung Schiefele
- 25 BfH. Schladming
- 26 BfH. Bruck/Mur
- 27 BfH. Kitzbühel
- 28 BfH. Schwarzach-St. Veit
- 29 BfH. Zeltweg

Autobahnprojekte:

- 1 A 14 Pfändertunnel; 2. Röhre inkl. Sanierung Bestandsröhre
- 2 S 16 Dalaaser Tunnel – Bludenz
- 3 Sicherheitsrisiko Maßnahmen Arbergsraibertunnel
- 4 A 12 Innsbruck – Amras; Sicherheitsausbau
- 5 A 10 Tauern Tunnel; 2. Röhre inkl. Sanierung Bestandsröhre/Isolierung Umfahrung Drazenhofen Zederhaus

- 6 A 11 Karawankentunnel; Sicherheitstechnische Nachrüstung
- 7 A 9 Bosruckentunnel; 2. Röhre inkl. Sanierung Bestandsröhre
- 8 A 10 Tunnelkette Klaus; 2. Röhre
- 9 S 10 Unterweiersdorf – Freistadt
- 10 S 34 St. Pöllen Heiling – Wilhelmsburg
- 11 S 3 Hollabrunn – Guntersdorf
- 12 A 5 Poysbrunn – Staatsgrenze (Teilrealisierung Umfahrung Drazenhofen)
- 13 A 5 Schrick – Poysbrunn

- 14 S1 Wiener Außenring Schnellstraße; Schwechat – Süßenbrunn
- 15 S 8 Krotten Dt. Wagram – Gänserndorf
- 16 S 8 Gänserndorf – Staatsgr. Marchegg
- 17 A 3 Eisenstadt – Staatsgr. Klingenbach
- 18 S 7 Hiegersdorf – Staatsgrenze
- 19 A 23 Landstraße Eurogate

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

Susanna Enk
Pressesprecherin der Bundesministerin
T: +43-1-711 62 65 8121
susanna.enk@bmvit.gv.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1, 1010 Wien